EL MITO

37

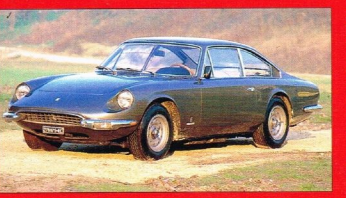
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Enzo Ferrari y la historia de Dino

Sport 335 S: triunfo en las Mil Millas

F1 89: tres victorias exaltantes



365 GTC y GTS: rechazada por los ecologistas

9 789504 900306 10037

$14.90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 37

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

- *Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en mayo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS MONOPLAZA F1

F1 89, el "pato"

La primera monoplaza de Maranello enteramente proyectada por el inglés Barnard ganó tres grandes premios, con Nigel Mansell y Gerhard Berger. Su característica trompa, en forma de pico, le valió su inconfundible apodo.

La F1 89 (o 640) es recordada por haber sido la primera Ferrari proyectada enteramente bajo la supervisión de John Barnard. Además, el auto marcó la vuelta de la Ferrari, y de todos los demás constructores presentes en Fórmula 1, al uso de los motores aspirados, después de más de una década de propulsores turbo.

Berger, a la izquierda, y Mansell con la F1 89. Arriba, Mansell en el GP de San Marino 1989.

EN LA CLASIFICACION DE CONSTRUCTORES LA FERRARI FUE TERCERA

Con la F1 89 Nigel Mansell logró dos victorias y Berger, una. Prost se quedó con el título de Campeón del Mundo delante de Senna, con Mansell cuarto y Berger séptimo. Al final del Campeonato Mundial de 1989, la Ferrari ocupó la tercera posición en la tabla reservada a los constructores, detrás de McLaren y Williams.

En previsión del Campeonato de 1989, un prototipo de la futura F1 89 fue probado ya al final del verano de 1988.

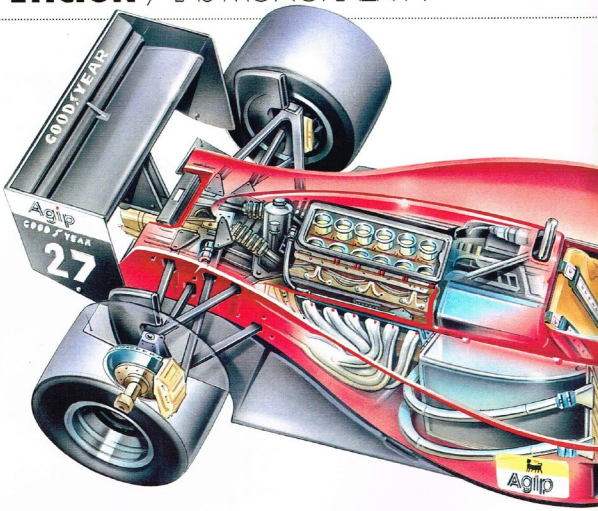
EL ESTUDIO DE LA F1 89 COMENZO EN EL VERANO DE 1988

El vehículo estaba identificado con la cifra 639, según la numeración interna de la Ferrari, y sirvió para la puesta a punto de la F1 89, de la que era diferente en muchos detalles significativos, pero no en la confor-

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 65°, diámetro por carrera 84 x 52,6 mm, cilindrada 3497,96 cm³, compresión 11,5:1
Distribución:	5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber Marelli
Potencia:	640 CV a 12500 rpm (oficiosa)
Cuerpo vehículo:	monoplaza con chasis de fibras de carbono y Kevlar en nido de abeja
Tracción:	trasera, caja longitudinal de 7 marchas + MA con comando de control electrónico, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con punzón y barras de torsión delanteras y traseras
Neumáticos:	de 13 pulgadas, Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,40/2,13/0,95 metros
Ejes:	del. 1,80 m, tras. 1,675 m
Capacidad tanque:	203 litros
Peso:	515 kilos
Unidades producidas:	7
Números de chasis:	107 - 112 bis

Las llantas de aleación de la Ferrari F1 89.

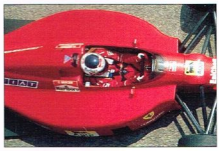


mación general. La anticipación con que el técnico inglés comenzó a concebir la F1 89 le permitió a Ferrari presentar el vehículo a la prensa al inicio del año, mucho antes de lo que la Casa suele hacer.

EL APODO SURGIO POR LA TROMPA INCLINADA

La Ferrari F1 89 pareció, desde su primera versión 639, un auto original, comenzando por la forma inclinada de la trompa (que en Italia le valió al prototipo el apodo de "pato") y los pontones largos, con las tomas de aire laterales muy adelantadas. Con respecto a la 639, la versión definitiva F1 89 resultó ser más ancha y más baja.

Las diferencias, difícilmente visibles a simple vista, en realidad fueron tantas que hicieron imposible utilizar las mismas piezas en la mayor parte de los componentes de los dos vehículos. La línea de los pontones, ahusada y descendente hacia el tren trasero para mejorar el flujo de aire hacia el tobogán de la cola, se convirtió en otra de las características originales de la F1 89.



Berger con la F1 89 en el GP de Brasil de 1989.

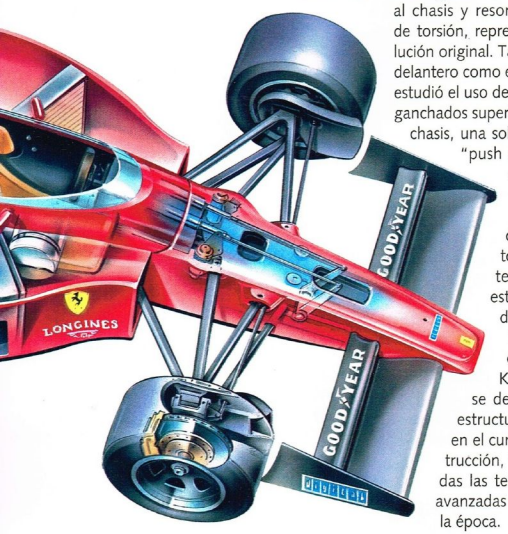
TENIA UNA AERODINAMICA MUY SOFISTICADA

En el interior de los pontones, la dinámica de los flujos de aire fue calculada de manera muy exacta. Los radiadores estaban ubicados verticalmente en posición inclinada, con una disposición "en abanico".

CAMBIOS SEMIAUTOMATICOS CON CONTROL ELECTRONICO

La Ferrari F1 89 es recordada por haber introducido en la Fórmula 1 los cambios con comando semiautomático. A través de dos palancas ubicadas detrás del volante, los pilotos podían subir (con la del lado derecho) y bajar (con la del lado izquierdo) las siete marchas a su disposición. Se trató de una innovación absoluta, desarrollo de una idea de Mauro Forghieri. Con los nuevos cambios, los pilotos tenían que utilizar el embrague sólo para largar y, otra vez, al llegar a boxes. La transmisión estaba controlada electrónicamente por una central que enviaba impulsos a un sistema electrohidráulico, que a su vez se ocupaba de poner y quitar las marchas además del embrague. La afinación del sistema procuró rápidamente grandes ventajas, en términos de precisión y velocidad, con respecto a los cambios tradicionales. Esto sin contar que los pilotos podían mantener siempre ambas manos sobre el volante.

En boxes durante un GP.

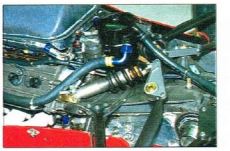


El corte muestra la línea ahusada y aerodinámica de la Ferrari F1 89.

tuales cambios que involucraran también al chasis de la monoplaza.

La suspensión delantera, con amortiguadores a gas externos al chasis y resortes con barra de torsión, representa una solución original. Tanto en el tren delantero como en el trasero se estudió el uso de punzones enganchados superiormente en el chasis, una solución llamada "push rod". Un cuidado especial se le dio a la realización del chasis autoportante, obtenido con una estructura en nido de abeja utilizando fibra de carbono y Kevlar. En la fase de cálculo de la estructura, y después en el curso de su construcción, fueron utilizadas las tecnologías más avanzadas disponibles en la época.

La Ferrari F1 89 en Fiorano.



El grupo motor-transmisión de la F1 89.

La trompa de la F1 89, que le valió el apodo de "pato".

LOS CHASIS LLEGARON DE GUILDFORD EN INGLATERRA

Por decisión de Barnard, la carrocería de materiales compuestos estaba dividida en varias partes, que podían quitarse individualmente. Esto permitía, en un lapso muy corto, eventuales modificaciones de carácter aerodinámico, sin los problemas derivados de even-

Los chasis fueron realizados en Guildford, Inglaterra, en la sede de la GTO (Guildford Technical Operations), de hecho una sucursal de Ferrari, dirigida por Barnard. Los chasis luego eran enviados a Italia para la fase final del ensamblado de los vehículos.

Totalmente revolucionaria fue la caja de siete marchas, con control electrónico y comando semiautomático. La Ferrari fue la primera que introdujo esta solución técnica, que luego se volvió universal en Fórmula 1 por razones de comodidad, precisión y velocidad de uso de la transmisión. Barnard volvió a tomar una vieja idea de Forghieri, quien al final de los años Setenta le hizo probar a Scheckter y Villeneuve cambios con comando de pulsador. El

LOS RESULTADOS DE LA F1 89

1989

GP de Brasil, *26 de marzo*	*1° Mansell*
GP de Francia, *9 de julio*	*2° Mansell*
GP de Inglaterra, *16 de julio*	*2° Mansell*
GP de Alemania, *30 de julio*	*3° Mansell*
GP de Hungría, *13 de agosto*	*1° Mansell*
GP de Bélgica, *27 de agosto*	*3° Mansell*
GP de Italia, *10 de septiembre*	*2° Berger*
GP de Portugal, *24 de septiembre*	*1° Berger*
GP de España, *1° de octubre*	*2° Berger*

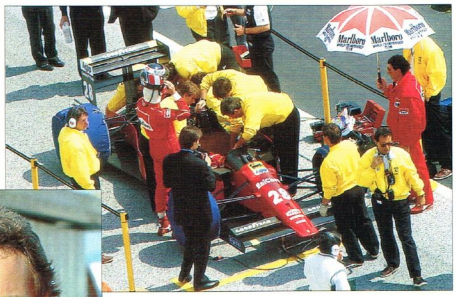
LA VUELTA DE LOS MOTORES ASPIRADOS

El Campeonato de 1989 es importante en la historia de la F1 porque marcó la vuelta de los motores aspirados, después de una larga era de turbocomprimidos. La FIA prohibió desde el 1° de enero de 1989 los motores sobrealimentados en la F1, para dejar su sitio a los propulsores con alimentación atmosférica de 3500 cm³. La decisión fue aprobada por todos los constructores, felices de no tener que realizar inversiones astronómicas en la preparación de motores especiales para las pruebas de clasificación, y limitar los gastos debidos a las inevitables roturas. Pero los costos no resultaron inferiores con los motores aspirados, de los que todos los constructores prepararon también versiones para la clasificación.

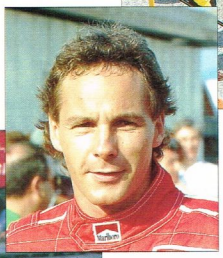
auxilio de la electrónica y la miniaturización de muchos componentes permitieron, diez años más tarde, afinar y volver práctica esa solución.

EN LA F1 89, UNA NUEVA GENERACION DE MOTORES

En la F1 89 debutó la nueva generación de motores doce cilindros de la Ferrari. La llegada del reglamento que prohibía los propulsores turbocomprimidos en favor de los aspirados con una cilindrada máxima de 3500 centímetros cúbicos provocó el nacimiento de una serie de motores que en la Ferrari fue llamada 035. Entre las características relevantes de esta serie, hay que señalar la presencia de la distribución con cinco válvulas por cilindro, de las cuales tres son de aspiración y dos de descarga.



Gerhard Berger, ganador con la F1 89 del GP de Portugal.



A la izquierda Nigel Mansell y, a la derecha, la inconfundible línea de la F1 89.

Nigel Mansell en el GP de Mónaco 1989: una carrera desafortunada, terminada sin puntos.

LA POTENCIA MAXIMA RESULTO DE 600 CABALLOS

La Ferrari, el día de la presentación, informó que la potencia máxima del motor era de 600 CV a 12.500 vueltas por minuto. Sin embargo, la verdad es que, por lo menos en las versiones siguientes, la potencia subió hasta una punta de casi 640 CV. Las mayores dificultades para la F1 89 vinieron sobre todo de una falta de cohesión entre el Equipo Carreras de Fiorano y la GTO de Guildford. En particular, John Barnard pareció no evaluar correctamente las exigencias del doce cilindros del auto en términos de consumo. Fue así como el técnico inglés tuvo que equipar la F1 89 con dos tanques suplementarios laterales, que llevaron la capacidad total a 203 litros. También la toma de aire doble detrás del casco del piloto muy pronto tuvo que ser sustituida por una única toma central de mayores dimensiones, para no perjudicar el rendimiento del motor.

PROBLEMAS DE CONFIABILIDAD DEL ALTERNADOR

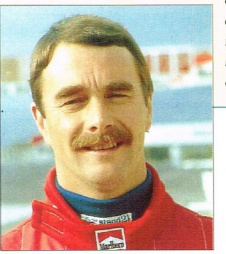
Después hubo graves problemas de confiabilidad por la

A la izquierda, Gerhard Berger en la línea de largada del GP de San Marino 1989; en la segunda vuelta tuvo un espectacular accidente, que se resolvió sin daños graves.

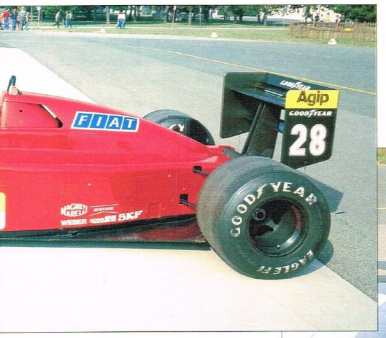
ASI LA RECUERDA NIGEL MANSELL

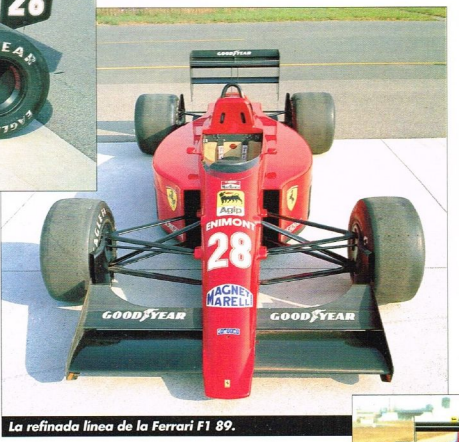
"La F1 89 era una monoplaza muy equilibrada y fácil de manejar, especialmente cuando uno había tomado confianza con los cambios semiautomáticos. El chasis era sin duda uno de los puntos fuertes del vehículo. Además de los muchos problemas de confiabilidad, los mayores problemas llegaron de la erogación de potencia y por cierta falta de par motriz del 12 cilindros Ferrari. Esto nos perjudicaba especialmente en la salida de las curvas lentas, cuando se entraba en largas rectas donde era necesario descargar toda la potencia e insertar las marchas hasta la séptima. Los motores Honda tenían más potencia en los regímenes intermedios y, en estos casos, le permitían a los McLaren alejarse. No fue casualidad que, en las pistas más favorables a nosotros, la diferencia con ellos disminuía sensiblemente. Para mí fue un gran placer ganar en Brasil en el debut y, sobre todo, en Hungría viniendo de atrás."

Nigel Mansell



El inglés Nigel Mansell: ganador con la F1 89 de los GP de Brasil y Hungría.





La refinada línea de la Ferrari F1 89.

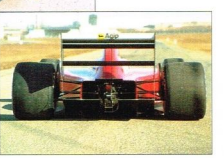
ubicación no adecuada del alternador que, sujeto a resonancias y calentamiento, dejaba de funcionar bloqueando el auto. La trayectoria de la F1 89 comenzó de manera brillante, con una inesperada victoria de Mansell en el primer GP de la temporada, en Brasil. El piloto inglés se hizo cambiar el volante, con las palancas para los cambios, durante una parada en los boxes. Esto no le impidió, aprovechándose también de algunos retiros, comenzar de la mejor manera su aventura como piloto Ferrari. En el GP siguiente, el de San Marino en Imola, Berger fue protagonista de un accidente espantoso, en el que su F1 89 se incendió. Afortunadamente, el piloto austríaco fue auxiliado prontamente y sólo sufrió leves quemaduras en las manos, al punto de que apenas tuvo que faltar al siguiente GP de Mónaco antes de poder volver a las pistas.

DEMASIADOS RETIROS EN LA PRIMERA PARTE DE LA TEMPORADA

Una inesperada serie de abandonos, debido en la mayoría de los casos al alternador, marcó la temporada de Ferrari hasta el GP de Francia. En Le Castellet, Mansell fue segundo detrás de Prost. El piloto inglés, con su compañero Berger otra vez obligado a abandonar, se ubicó otra vez segundo en Inglaterra y tercero en Alemania.

Luego de haberse clasificado 12 en las pruebas, Mansell logró sorpresivamente la victoria en Hungría, en un trazado en el que es notoriamente difícil sobrepasar. Mansell luego fue tercero en Bélgica, mientras que Berger se clasificó segundo en el GP de Italia en Monza.

El austríaco volvió a la victoria en Estoril, en el GP de Portugal. En su transcurso su compañero Mansell fue descalificado y penalizado, por lo que fue un simple espectador de la carrera siguiente, en España. Allí, en Jerez, Berger fue segundo, conquistando sus últimos puntos de la temporada. También Mansell, retirado en Australia y Japón, no tuvo resultados útiles en su regreso, luego de cumplir con la penalización. En 1990, la F1 89 fue sustituida por la F1 90, que derivaba directamente de ella y que le permitió a Prost luchar por el título mundial.

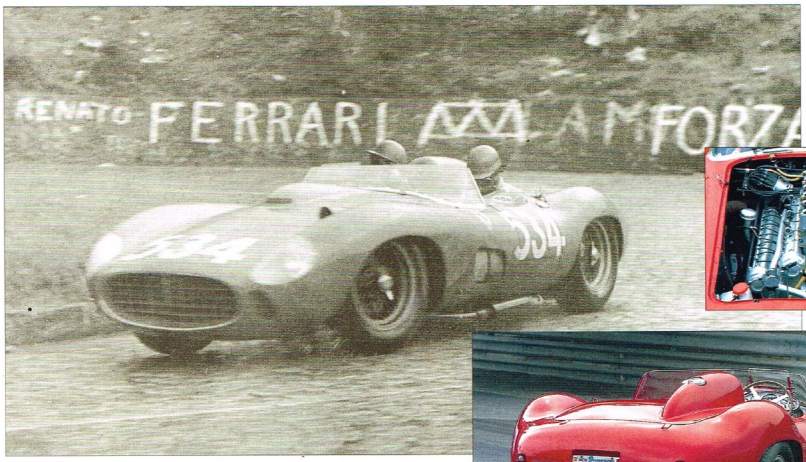


Arriba, la aerodinámica de la parte trasera de la F1 89.

LAS SPORT

335 S, victoria y tragedia

1957: tiene un motor biárbol a la cabeza de 390 CV y debe vencer a las Maserati. Su aporte será fundamental para la conquista del Mundial de Constructores de ese año. Con uno de estos autos, De Portago murió en las Mil Millas.



Collins y Klementasky en las Mil Millas de 1957, la última con una Ferrari.

La bella línea de la 335 S y, arriba, el motor 12 cilindros.

Esta es una Ferrari de la que se habla de mala gana. No porque haya ganado pocas carreras: la 335 S fue determinante en la conquista del Campeonato Mundial de Constructores de 1957. Pero el marqués Alfonso de Cabeza Vaca De Portago estaba al volante de uno de estos automóviles cuando voló entre el público de aquella última, trágica Mil Millas de 1957. Y de ciertos recuerdos amargos, francamente, preferiríamos prescindir.

En realidad, olvidar la 335 S significa cometer una gran injusticia en la historia de la Ferrari. Se trata de un auto formidable, nacido para detener el ataque de la Maserati 450 S con motor V8 de 4,5 litros y cerca de 400 caballos. Además, Enzo Ferrari no lograba digerir que el piloto de Maserati fuese justamente Juan Manuel Fangio, pasado ese año a la Casa del Tridente luego de haber ganado el Campeonato Mundial del año anterior con Ferrari.

EL MOTOR BIARBOL TENIA 4100 CM³ DE CILINDRADA

Estimulados por su jefe, los técnicos crearon una auténtica joya, un V12 biárbol con una cilindrada de 4,1 litros y una potencia de 390 caballos, prácticamente equivalente a la Maserati.

CAJA DE 4 VELOCIDADES Y PUENTE TRASERO DE DION

Para soportar tanta caballería, fue necesario montar una caja de sólo 4 velocidades, mientras que la única manera de controlar el tren trasero fue la adopción de un sofisticado puente de tipo De Dion.

Piero Taruffi en las Mil Millas con la 315 S, hermana menor de la 335 S.

1957: LOS RESULTADOS DE LA 335 S

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
1000 Km Nürburgring	*26/5/1957*	*Collins/Gendebien*	*2°*
GP Suecia	*11/8/1957*	*Hill/Collins*	*2°*
		Hawthorn/Musso	*4°*
GP RACB Francorchamps	*25/8/1957*	*O. Gendebien*	*3°*
GP Venezuela	*3/11/1957*	*Hill/Collins*	*1°*
		Hawthorn/Musso	*2°*

Son numerosas las hazañas realizadas en 1957 por las 355 S, entre ellas, el récord de vuelta en las 24 Horas de Le Mans: por primera vez fue quebrada la "barrera" de los 200 Km/h de promedio, para ser exactos, 203,015. Sin contar el doblete en el GP de Venezuela, que consagró la conquista del título mundial del Cavallino. Pero la prueba a la que la 335 S quedó ligada de manera indisoluble sigue siendo las Mil Millas de 1957.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 72 mm, cilindrada 4023 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 42 DCN doble cuerpo
Encendido:	doble, con 2 distribuidores
Potencia:	390 CV a 7800 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos 6.00-16 del., 7.00-16 tras.
Paso:	2,35 metros
Peso:	880 kilos
Unidades producidas:	5 en 1957 (incluyendo las nacidas como 315 S)
Números de chasis:	0656/S, 0674/S, 0676/S, 0684/S y 0700/S

Scaglietti fabricaba la carrocería de la 335 S.

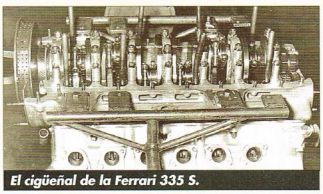
El habitáculo de la Ferrari 335 S.

EN LAS MIL MILLAS 1957 LA LUCHA FUE INTERNA

Fueron dos las 355S presentes, confiadas a Collins/Klemantasky y a De Portago/Nelson, además de las 315 S (idénticas a las 335 S, pero con motor de 3,8 litros) manejadas por Piero Taruffi y por Wolfgang von Trips. La batalla con la Maserati termina enseguida, porque el único equipo presente, Moss/Jenkinson, se retira después de apenas 12 kilómetros. Comienza así una guerra despiadada entre las Ferrari, con la 335 de Collins delante de todos, a una velocidad muy elevada (más de 161 Km/h de promedio). Sólo Taruffi logra mantener el ritmo y cuando el inglés es obligado a retirarse, pasa al comando de la prueba delante de von Trips y De Portago. Parece que nada iba a cambiar, pero en Cavriana, a menos de 40 kilómetros de la llegada en Brescia, el automóvil de De Portago sale de ruta y barre con el público. La victoria, que Taruffi había buscado por muchos años, adquiere un sabor amargo que el piloto italiano jamás logrará olvidar.

UN MOTOR CON MUCHAS VIDAS

El mérito de haber realizado el primer V12 biárbol a la cabeza de la historia de la Ferrari, y también los que se hicieron en los años posteriores, es enteramente del genio Vittorio Jano, con la ayuda de Vittorio Bellantani, Alberto Massimino y Andrea Fraschetti. Se trata de una familia de motores muy potentes, desde el primer tipo 136 montado en las 290 S de 1956 (3,5 litros y 330 CV) a los sucesivos 140 de la 315 S (3,8 litros y 360 caballos), 141 de la 335 S (4,1 litros, 390 caballos), hasta los motores utilizados en la 312 S (3 litros, 320 caballos) y en la 412 MI (4,1 litros, 415 caballos). Con los nuevos reglamentos, que permitían una cilindrada máxima de tres litros (exactamente la de la 250 Testa Rossa), pareció que la experiencia se había abandonado, pero no fue así. Los motores biárbol de las 275/330 P2 de 1965 iban a derivar de esos primeros, formidables 12 cilindros de Jano.



El cigüeñal de la Ferrari 335 S.

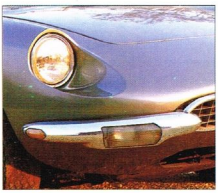
365 GTC-GTS, rechazada por la ecología

1968: tiene la misma carrocería que la 330 pero un motor más potente. Fue producida por poco tiempo debido a las reglas antipolución estadounidenses.

Su culpa fue la de quedarse demasiado pegada al pasado, a la tradición. Un motor monoárbol a la cabeza con una potencia de 320 caballos, aunque sólo 72 caballos por litro de cilindrada; una carrocería que es la misma de los modelos 330 GTC y GTS, con la única diferencia de la ubicación de las pequeñas salidas de aire del motor, ahora sobre el capot justo por debajo del parabrisas, en lugar de estar en los laterales.

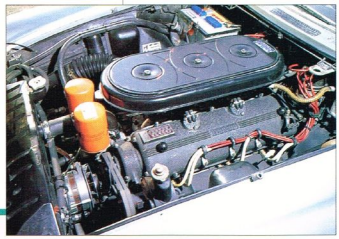
TENIA EL DEFECTO DE UN EXCESIVO TRADICIONALISMO

Si hubiese sido un poco más avanzada, tal vez la 365 GTC habría resistido la llegada de las rígidas normas antipolución dictadas en los Estados Unidos, un mercado de importancia primaria para la Casa del Cavallino. Eso cortó una historia que había empezado bien, a fines de 1968, y ya al comienzo de 1970 las 365 de dos lugares salieron de producción.



Los faros están "ahogados" en la carrocería.

Para los coleccionistas modernos, sin embargo, el tradicionalismo de la 365 GTC es una cualidad, y eso hizo de ella un clásico. También porque se trata de un auto sólido, robusto, experimentado. Toda la refinada tecnología que le falta, la 365 GTC la sustituye con la confiabilidad. No hay que olvidar que alcanza los 245 kilómetros por hora de velocidad máxima, gracias a un motor de 4,4 litros, el V12 Ferrari que recibió un aumento de diámetro y, en consecuencia, un incremento de cilindrada y potencia.



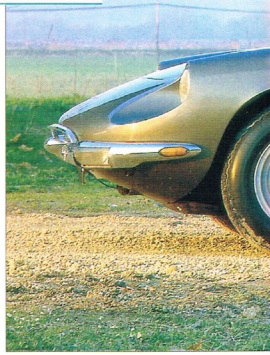
V12 DE LEYENDA

Para una mirada actual, el motor de la 365 GTC - GTS parecería superado por los años. Pero ese V12 monoárbol, llegado al final de su carrera, era todavía capaz de regalar sensaciones únicas al conductor. La potencia de 320 caballos era seguramente suficiente para cualquier paladar, y el par, gracias al aumento de cilindrada con respecto a la 330, había aumentado notablemente, volviéndolo más adecuado a cualquier régimen. Para algunos su carácter, así como su performance, se pueden comparar directamente con los de la Daytona, nada menos.

El V12 de la Ferrari 365 GTC y GTS dispone de 320 caballos. Su linea elegante la hace, aún hoy, muy buscada por los coleccionistas.

PENSADA PARA FERRARISTAS QUE HACEN MUCHOS KILOMETROS

Si la mecánica es una seguridad para quien recorre muchos kilómetros con su propia Ferrari, en el caso de la 365 GTC también la línea es conocida y habitual: se trata de la misma que la 330, es

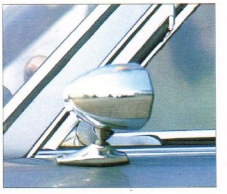


decir una carrocería que hizo época, que se ganó un lugar en la historia de la Casa de Maranello.

Flancos altos, guardabarros imponentes, llantas estampadas de aleación en lugar de las Borrani de rayos. La trompa es inclinada, con la parrilla del radiador de forma oval, y es muy baja y muy ancha, con apenas dos esbozos de paragolpes por debajo de los dos únicos faros delanteros. Atrás, la carrocería de la 365 GTC se hace más imponente, con la tapa del baúl que termina en un corte neto y dos inconfundibles grupos ópticos traseros empotrados en la chapa.

FICHA TECNICA

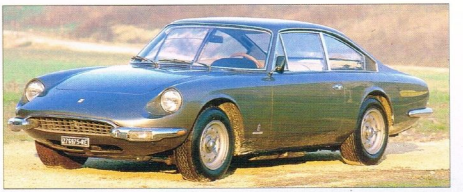
Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 81 x 71 mm, 4390 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 42 DCN
Potencia:	320 CV a 6200 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de acero, dos puertas, dos lugares, coupé y spider; chasis jaula de caños de acero con refuerzos de chapa
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas, cuadriláteros deformables y resortes helicoidales
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	15 pulgadas
Paso:	2,4 metros
Ejes:	del. 1,401 m, tras. 1,417 m
Peso:	1350 kilos
Velocidad:	245 Km/h
Producción:	1968 - 1969 GTC, 1969 GTS
Unidades producidas:	150 GTC, 20 GTS



Equipada con interiores confortables y cuidada en los detalles, con una línea que marcó una época, la 365 GTC es un auto que tiene su lugar en la historia de la Ferrari.

LA SPIDER SALIO EN 1969 PERO NO CAMBIO EL DESTINO DE LA 330

Siendo evolución de un modelo exitoso, la 365 GTC hubiera podido ser un éxito a su vez. Por el contrario, la historia tomó un rumbo diferente. Ni siquiera la versión spider, la GTS presentada en 1969, fascinante y seductora aun más que la coupé, pudo modificar el destino de un modelo que había sido definitivamente puesto en "off side" por el progreso.



LA PERDIDA DEL HIJO DINO

Entre la gloria y el dolor

En un breve lapso, el Drake de Maranello transforma su propia empresa en industria, gracias a la colaboración con Pininfarina; pero pierde al ser más querido: su hijo Dino.

EL NUEVO RUMBO El gran salto se dio entre 1956 y 1957: de 81 a 113 vehículos construidos. En el mismo año el hijo de Enzo Ferrari, Dino, muere. Para el fundador de la Casa de Maranello felicidad y dolor son dos caras demasiado distintas de una misma moneda. Será profundamente afectado, pero se hará fuerte y la historia de la Ferrari continuará.

El límite de las cien unidades producidas en un año parecía algo imposible de superar, como las columnas de Hércules para los antiguos. Fue un logro importante para la Ferrari. Especialmente porque después de eso la historia industrial de la Casa es toda una larga, irresistible carrera hacia los grandes números. 183 vehículos en 1958, 248 en 1959, 306 en 1960, 441 en 1961, 493 en 1962, 598 en 1963 y así en adelante, hacia el millar de Ferrari construidas, logro que se alcanzó en 1971 con la cantidad récord de 1246 autos.

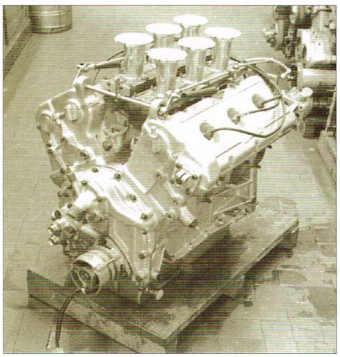
Todo esto tiene un rostro: el de Pininfarina. Sin la colaboración del diseñador de Turín, Ferrari hubiese sido un artesano de espléndidas Gran Turismo. Un artesano de gran lujo, pero artesano al fin. Para entender qué significó la asociación con Pininfarina hay que pensar que se trató de un paso hacia adelante, o mejor dicho de una revolución, inclusive más grande que la que se verificó en 1969 cuando Ferrari le vendió a Fiat su empresa. Sin embargo, ese acuerdo buscaba asegurarle un destino seguro a su criatura, la Ferrari, aun después de la desaparición de su fundador.

El primer auto del nuevo rumbo fue probablemente la 250 Europa, pero es con el debut de la 250 GT Pinin Farina en 1958 que la Ferrari tiene la seguridad de haberse vuelto adulta: los inicios difíciles y artesanales son un recuerdo lejano. La 250 GT Pinin Farina fue producida en 350 unidades, un récord para la época.

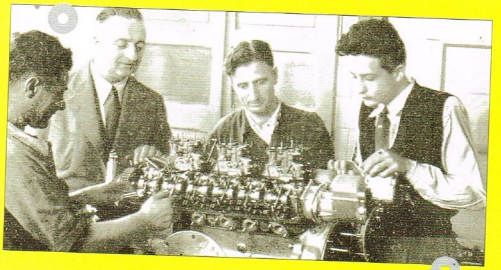
Los trailers con los chasis salían de Maranello y llegaban a Turín, a Corso Trapani, sede de la Pinin Farina. Aquí eran vestidos, con la clase y la elegancia que habían vuelto a Pinin Farina famoso en todo el mundo. Para la Ferrari esto significó un indudable salto en calidad, también porque así se ubicaba en los primeros planos de la producción automovilística mundial. Días de éxitos, que hacían pensar en un futuro rosado; pero la rosa tenía sus espinas.

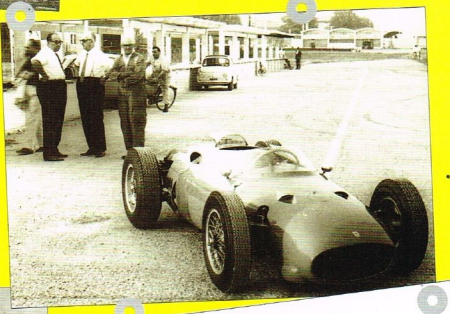
Alfredo Ferrari, apodado Dino (por Alfredino), muere en la casa de los Ferrari en Módena el 30 de junio de 1956, luego de una enfermedad larga y dolorosa. Enfermo de distrofia muscular, Dino Ferrari fue quebrado por un bloqueo renal consiguiente a una nefritis contraída en el curso del invierno.

El día siguiente a la muerte de Dino, las monoplazas del Cavallino corren en el Gran Premio de Francia. Los pilotos lo hacen con un brazalete negro en el brazo. Peter Collins gana: un regalo que Ferrari no olvidará. Desde ese día, Ferrari usará, por años, la corbata negra. Sólo después de mucho tiempo, a medida que el dolor por la desaparición de ese hijo tan amado se habrá ido apagando, su vestuario volverá a colores más tenues. La sonrisa, Ferrari no la dejó nunca. Porque era un histrión, un cortejador de hombres y de mujeres, un conductor. Sabía alternar momentos de tristeza profunda, de lágrimas sinceras, con instantes de alegría. Sabía conquistar a la gente, desde los grandes industriales hasta los obreros de su fábrica en la campiña de Módena, de la realeza de Europa a las compañeras de los más famosos pilotos de Fórmula 1, que pasaron casi todos por su Escudería. De muchas

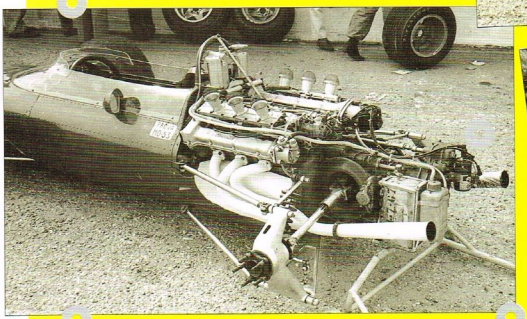


Un motor Ferrari seis cilindros (precisamente, el de la 206 SO), al que fue dado el nombre Dino. El hijo del constructor fue quien sugirió el proyecto.





En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: la célebre foto de Enzo Ferrari con su hijo Dino, último a la derecha; Ginther con la Dino 246 F1 en el Gran Premio de Módena 1960; otra Dino, la 246 MO de Fórmula 1 con motor trasero (detrás del auto, Ferrari y Carlo Chiti); Enzo Ferrari con Mauro Forghieri, casi un hijo para el Comendador; una de las Dino más famosas, la 166 de Fórmula 2 a inyección de 1967.



maneras, Ferrari recordará a su hijo Dino. En primer lugar, dedicándole autos y motores. Ese motor, un V6, al que el hijo le había pronosticado éxito. Dino recibió del padre la tarea de estudiar, junto a Vittorio Jano, un nuevo motor para la Fórmula 2. Fue él quien insistió en la realización de un seis cilindros en V: lamentablemente, Dino murió cinco meses antes de que estuviera listo. El seis cilindros, con doble árbol de levas a la cabeza, terminado por Vittorio Jano, no podía sino ser bautizado con el nombre del hijo de Ferrari. El auto se llamó Dino 156 F2. Fue sólo el primero de una larga serie de Gran Turismo de ruta y monoplazas de Fórmula 1. Una de ellas, la Dino 246 F1, conquistó el Campeonato del Mundo 1958 con Mike Hawthorn.

Pequeñas grandes felicidades que lograrán aquietar sólo en parte el dolor del fundador de la Casa del Cavallino Rampante. Enzo Ferrari estaba llamado enseguida a enfrentar otras duras pruebas, que pusieron en duda su convicción de seguir adelante construyendo y enviando a la pista autos de carrera. Grandes tragedias en el mundo de los motores iban a avasallarlo en poco tiempo más. El roble Ferrari tembló, pero resistió. Como no podía ser de otra manera...

LA FABRICA

Sección Elaboración Cambios

Son tres líneas de montaje. La más compleja es para la caja transversal de la F355. Las automáticas llegan de un proveedor externo.

La Ferrari se ocupa del ciclo completo de producción de sus autos, uniendo la más sofisticada tecnología a la elaboración manual. Una de las secciones en la que todas las fases de trabajo son realizadas a mano es aquella donde se ensamblan los cambios.

LLEGAN LAS PIEZAS Y SALEN CAMBIOS TERMINADOS

Aquí llegan las cajas vacías, como salen de las máquinas de trabajo, y salen los cambios montados y controlados con una prueba de rodamiento, también ejecutada manualmente.

Los operadores trabajan en tres líneas diferentes, en las que hay distintas estaciones de montaje. Las fases más numerosas son las que involucran la caja de la F355 que, al ser transversal, necesita el ensamblaje tanto de la pareja cónica como de la cilíndrica.

Elaboración manual en la Sección Cambios.

Arriba, trabajo sobre los cambios de F50. A la derecha, ocupados con una transmisión de la F355.

Elaboración manual en la Sección Cambios de la Ferrari.

PARA LOS CAMBIOS DE F50 Y 456 GT, ELABORACION UNIFORMADA

Por el contrario, la elaboración de los cambios para la 456 GT y la F50 es uniforme, ya que, siendo longitudinales, tienen sólo la pareja cónica. De cualquier manera, son realizados en dos líneas sepa-

*Dos panorámicas sobre la Sección Elaboración Cambios. A la izquierda, una especialista demuestra que en Ferrari, a pesar de las computadoras y los robots, el trabajo manual todavía es * importante.*

12 CAMBIOS POR DIA

Hay un único turno de trabajo en la Sección Cambios: de las 8 a las 12 y de las 13 a las 17. Los operadores son 15, entre ellos, una mujer. Las estaciones de montaje para los cambios de la F355 son 8, para la 456 GT y la F50 son 4. La fase previa al montaje de los componentes para la F355 necesita de 6 operaciones, mientras que para la 456 GT y la F50, sólo 3. La producción diaria es de 10,5 cambios terminados para la F355; 0,70 para la 456 GT, y 0,80 para la F50.

radas, con un solo operador para cada una, que los ensambla del comienzo al final.

PARA CADA AUTO HAY UNA CIFRA ESPECIFICA

En la Sección no se habla de vehículos sino de cifras que identifican los tres diferentes productos: 129, F116 y F130, que corresponden, respectivamente, a los cambios de la F355, la 456 GT y la F50. Los cambios automáticos, por otra parte, llegan de un proveedor externo. La elaboración comienza y termina con un control. En efecto, antes de proceder, un operador controla que cuanto llega de la sección anterior esté perfecto y ubicado en el lugar correcto. Luego siguen las fases del ensamblaje: engranajes y parejas, con momentos particularmente delicados como la colocación de la pareja cónica y la verificación del juego entre los engranajes.

LUEGO DE SER ENSAMBLADO, EL CAMBIO ES PROBADO

Una vez que los cambios están armados, tienen que superar un test de funcionamiento, para verificar que no existan pérdidas de aceite. Luego se pasa a la prueba de rodamiento o de ruido y de inserción de las marchas. En la sección hay dos bancos de prueba aislados para esta función. El control se realiza a mano. El banco tiene dos niveles, considerados ideales, de 2500 y 5000 vueltas por minuto. También simula una fase de freno del motor. Cuando vienen aprobados, los cambios se estacionan en un área especial de la que posteriormente son llevados a las líneas de montaje.

A los cambios de la F355 se les monta el embrague antes de ser colocados en el vehículo. Sobre las líneas de ensamblaje hay una línea de preparación de los componentes, es decir de aquellas piezas que hay que preparar antes del verdadero ensamblaje. Por ejemplo, la colocación de la corona de la pareja cilíndrica en el diferencial para la F355.

Los catálogos de venta

Son muy buscados por los coleccionistas. El más deseado es el de la Auto Avio 815, actualmente cotizado en más de 6.500 dólares.

Sólo el logo del Cavallino Rampante logra ennoblecer la papelería comercial, como los folletos y catálogos de venta. Habitualmente, las abundantes tiradas de estas publicaciones llevan a cero el valor de este tipo de automobilia. Pero no es así para los folletos dedicados a las Ferrari, que alcanzan cotizaciones infinitamente más elevadas que catálogos de autos prestigiosos producidos en los primeros años del siglo XX.

A la izquierda, un catálogo de venta de la Ferrari 328.

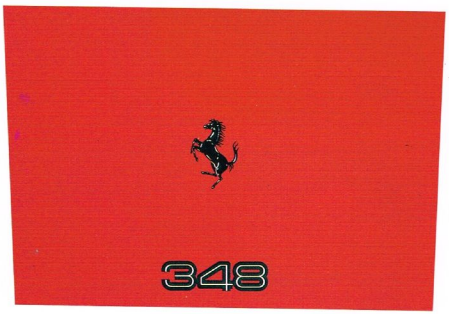
UNOS 3.000 DOLARES PARA LOS CATALOGOS DE LOS CINCUENTA

La cotización más alta alcanzada por un catálogo Ferrari es la del primer automóvil construido por Enzo Ferrari, la Auto Avio Costruzioni 815 de 1940. Aparecido dos veces en el mercado en 1988, uno de los años dorados para este género de coleccionismo, el folleto costó 6.000 dólares en el remate de Christie's del 1° de mayo, para subir a 6.500 en Finarte, en Módena, el 3 de diciembre del mismo año.

En Finarte, el 17 de junio de 1989, la tendencia se mantuvo, con algunas piezas fechadas entre 1946 y 1952, adjudicadas en valores entre 3.000 y 5.000 dólares, es decir poco menos del doble de los máximos valores alcanzados por material análogo impreso por otros constructores de automóviles, incluso prestigiosos, como el caso de Maserati. Con 250 o 300 dólares, al final de los años Ochenta, se podían adquirir interesantes folletos del período 1950-1960. Pero las cotizaciones ya entonces sufrían las fluctuaciones del momento, subiendo y bajando sensiblemente de un remate a otro.

EN LOS OCHENTA, INCREMENTOS DEL 30 POR CIENTO

En los años Ochenta, en particular, se asistió a aumentos de cotizaciones del 20 o el 30 por ciento para los ejemplares de la primera década de vida de la Ferrari,



El catálogo impreso para la Ferrari 348.

DONDE ENCONTRARLOS

Remates, ferias de trueque y tiendas de antigüedades son los lugares donde es probable encontrar los catálogos de venta y los folletos de la Ferrari. Los ejemplares vendidos en remates son más caros, pero ofrecen mayores garantías de originalidad y, comúnmente, están mejor conservados. Para los actuales, es posible anticiparse y aprovechar una visita a los concesionarios o a los Salones del Automóvil para comenzar una colección de seguro interés.

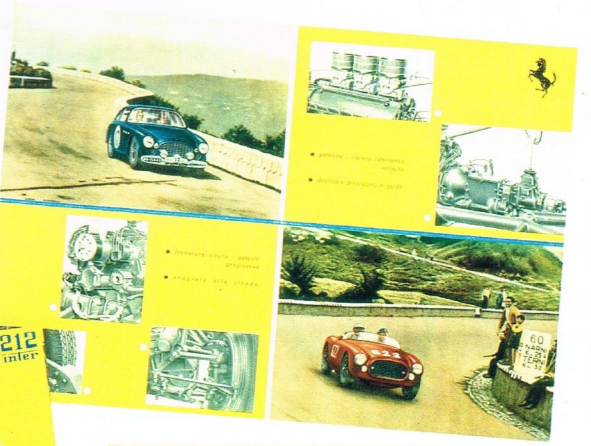
mientras que tuvieron incrementos inferiores los catálogos y folletos más recientes. Eso contribuyó a difundir la impresión de que se trata de una buena inversión, pero difícil de movilizar.

Merecen consideraciones diferentes los ejemplares más recientes: los catálogos de los años Setenta muestran cotizaciones que arrancan de los 120 y llegan a los 300 dólares, mientras que los ejemplares de los años Ochenta se ubican en un nivel todavía inferior: de 30 a 60 dólares; con algunas excepciones, como la 288 GTO y la F40, por ejemplo.

LOS CATALOGOS MODERNOS GRAFICAMENTE SON MAS LINDOS

Los ejemplares más recientes, aquellos actualmente en comercio, marchan hacia valores similares. Pero tienen la ventaja de ser muy lindos y refinados, de calidad gráfica muy elevada, muy bien impresos y ofrecidos en una carpeta que, si se conserva al momento de la venta, aumenta seguramente su valor.

Algunas imágenes extraídas de viejos catálogos de venta de la Casa de Maranello.



A la izquierda, el catálogo de la Ferrari Mondial.

Las pistas eléctricas

De la inglesa Scalextric a las españolas Scx-Tyco y Ninco, y la alemana Carrera, todos los autos eléctricos. Precios de 20 a 60 dólares.

A la izquierda, un Ninco 1/32 que reproduce la Ferrari 166 MM. Abajo, la F1 312 B escala 1/32 de Scalextric.

El nombre más celebre en el mundo de las pistas eléctricas es el de Scalextric, la casa inglesa fundada en 1957 por B. F. Francis, hoy líder del mercado con una producción semanal de más de siete mil piezas.

LOS PRIMEROS EJEMPLARES SON DE LOS AÑOS SESENTA

Desde siempre los autos Ferrari fueron mirados con atención, al punto que algunos de los modelos más significativos fueron y siguen siendo reproducidos. De 1962 a 1965 fue reproducida en escala 1/32 la monoplaza de Fórmula 1 156, y un año después comenzó la producción de la 250 GT, en la versión SWB. La 250 GT fue también el primer modelo eléctrico dotado de iluminación, un detalle que actualmente tienen casi todos los modelos para pista eléctrica Scalextric. A estos primeros modelos les siguió la 158 F1, único ejemplo de Ferrari Scalextric en escala 1/24, mientras que el regreso a la acostumbrada escala 1/32 ocurrió con la 330 P4 en 1969, y luego con la 312 B2 de Fórmula 1 en 1973, ambas propuestas recientemente en la serie de réplicas The Power and The Glory.

LOS SETENTA SON DE SCALEXTRIC

En 1972, la socia española de Scalextric había realizado una

LOS PRECIOS

La F40 con luces y la 643 F1 de la Scalextric cuestan 36 dólares, las F40 sin luces, 30 dólares, mientras que los modelos derivados de la 312 T con colores de fantasía están en la lista de precios a unos 20 dólares (25 para la Goldstar derivada de la 312 T3). Las 166 MM de Ninco llegan a los 60 dólares, mientras que la F40 Totip de Scx-Tyco cuesta cerca de 35 dólares.

PARA QUIENES QUIEREN SABER MAS

El libro Scalextric Cars & Equipment of past and present, *escrito por Roger Gillham y editado por Haynes, es un verdadero vademécum para el coleccionista y el apasionado de Scalextric. Cuesta unos 40 dólares, tiene 176 páginas y está escrito en inglés.*

Abajo, la F40 de competición Gulf ofrecida en escala 1/32 por Scalextric.

330 GT, en realidad la P4 spider, sin techo. En 1975 siguió la 312 B3 de Fórmula 1. La era moderna comienza en 1976, con la realización de la 312 T, mundial con Niki Lauda el año anterior, un modelo que se sigue produciendo actualmente, aunque con decoraciones de fantasía que limitan su atractivo. Un destino análogo le tocó en estos años a la 312 T3, otro modelo eléctrico con decoración inspirada por el auto original y luego modificada sustancialmente para mantener en uso el molde.

DE LA F40 DE CARRERA A LA GTO: MUCHAS SPORT Y FORMULA 1

Actualmente, en el catálogo Scalextric figuran la F40, de varios colores y con iluminación delantera y trasera, la 288 GTO (en una fantasiosa versión rally patrocinada por Cimarron) y la 643 de Fórmula 1, además de la reedición de las 312 T y T3. La 330 P4 de la serie The Power and The Glory está agotada, y los últimos ejemplares se encuentran sólo en algunos negocios pequeños. La casa española Scx-Tyco, en cambio, tiene en su catálogo la Ferrari F40: menos refinada que el correspondiente modelo inglés, se diferencia por el alerón trasero y el capot delantero de la versión "racing". Está disponible en la librea blanca y verde de la Totip.

La F40 escala 1/32 patrocinada por Kenwood y producida por Scalextric.

MODELOS CLASICOS DE NINCO Y CARRERA

En España, Ninco propone la clásica 166 MM Spider en dos versiones: una es roja y se inspira en el auto de Chinetti en las Mil Millas de 1949, una de las 9 Ferrari 166 participantes; la segunda, azul y con el número 87, participó en la prueba Sable Solesmes de 1954. En ambos casos hay un conductor con el buzo de piloto de la época al volante (a la derecha). La alemana Carrera, por último, presenta modelos en escala 1/24, con carrocerías de acetato que reproducen la 512 S, la 250 GTO, la F40 y la 412 T de Fórmula 1, además de la Dino 206 S. La 512 M está disponible también en kit. Aproximadamente en escala 1/43, pero con aspecto más bien de juguete, hay que señalar la Testarossa de 1984, la 288 GTO, la F40 y la monoplaza F1 90.

LAS DIRECCIONES

Scalextric: Bona Distribuzione, via Principi, 4 12042 Bra (CN) tel. 0172-412778. Scx-Tyco: Pego Italia, via Pontelungo, 1 50019 Sesto Fiorentino (FI) tel. 055-4218679. Ninco: La Mini Miniera, via C. Vinaj, 25 - 12100 Cuneo tel. 0171-344420.

Owners' Club Adriático

Todavía debe organizar su primera reunión, pero se presenta como uno de los más deportivos de Italia. Fundado hace poco, ya cuenta con 18 socios.

Los autos de algunos socios del Ferrari Owners' Club Adriático participando en varias manifestaciones.

PUNTO DE REFERENCIA PARA LAS MARCAS

Su presidente, Enrico Casimirri, prefiere el alma deportiva de las Ferrari. Por eso el club que dirige, el Owners' Club Adriático, es uno de los clubes más deportivos de Italia. El mismo Casimirri corrió en el Challenge GT al volante de una Ferrari F40.

MUCHA ATENCION AL MANEJO DEPORTIVO

El Club Adriático se esfuerza por darle relieve al manejo deportivo en el curso de las reuniones y las manifestaciones organizadas, un aspecto de las reuniones que a menudo se pone en segundo plano para favorecer pruebas de regularidad, es decir de habilidad ante el cronómetro. El club cuenta actualmente con 18 socios. Como muchos Owners' Club Ferrari, es de constitución muy reciente, según las nuevas reglas de la Casa de Maranello que requieren la presencia de clubes reservados a los propietarios de Ferrari en casi todas las regiones italianas.

LA PRIMERA REUNION PREVISTA

Muchos de los actuales socios pertenecían al Ferrari Club Italia. "Ahora", explica Casimirri, "nuestro primer compromiso es el de crear una fuerte cohesión entre nosotros, de manera que la actividad del club sea realmente la expresión de un núcleo igualmente dedicado a las actividades sociales". Las ideas que se estudian para la organización de la primera reunión, actualmente están custodiadas como un secreto de Estado. Pero, seguramente, el carácter deportivo del Cavallino tendrá su merecido relieve.

Para inscribirse en el Ferrari Owners' Club Adriático es indispensable ser presentado por uno de los socios. La sede del Club se encuentra en los locales del concesionario Ferrari de Pesaro, en Via Gradara 16, 61100 Pesaro. El teléfono es 0039-0721-403800. Informaciones sobre la cuota de asociación se reciben poniéndose en contacto directo con el club.

Una Daytona toda de oro

Es un modelo en escala 1/43 esculpido directamente en un lingote. Llega desde Singapur y tiene un precio que oscila entre los 18.000 y los 36.000 dólares.

La Daytona escala 1/43 realizada utilizando un lingote de oro.

Una locura para magnates del petróleo? ¡Mucho más que eso! ¿Una expresión exagerada de la pasión por la Ferrari? No sólo. ¿Un derroche de dinero y metal precioso? ¿Un insulto a la pobreza? Quizás un poco de todo esto. Cierto es que la idea de moldear un modelo de Ferrari, la lindísima Daytona, en un lingote de oro, es, por lo menos, original.

ESTA REALIZADA ARTESANALMENTE Y EN ESCALA 1/43

El autor de esta locura (o demostración de amor por el Cavallino Rampante) es un joyero de Singapur que, no conforme con los modelos de los artesanos más apreciados de todo el mundo, decidió hacer por su cuenta una reproducción de su auto preferido del noble metal con el que trabaja diariamente. El resultado merece ser visto: la escala es 1/43; la carrocería está pintada de azul metalizado, mientras que los faros traseros, la parrilla delantera, los marcos de las ventanillas, la luneta y el parabrisas son de oro blanco. Los vidrios, en cambio, mantienen el inconfundible color amarillo del oro, al igual que las ruedas, trabajadas con la máxima atención para obtener un diseño lo más fiel posible al original.

Entre otros detalles increíbles, merecen ser destacados los dos espejos retrovisores externos, también de oro blanco, y el pequeño deflector en las ventanillas de las puertas, por otra parte no muy bien logrado.

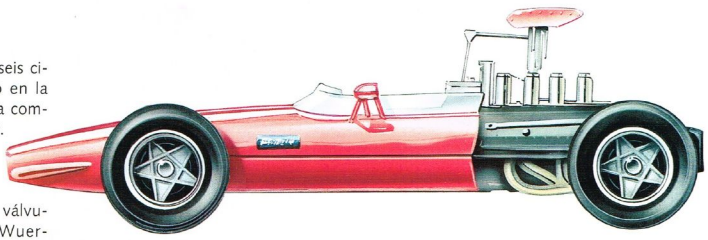
¿CUANTO CUESTA?

Es difícil hablar de precios, considerando el peso del lingote y la dificultad de la elaboración. El autor vende ésta y otras creaciones del mismo tipo a precios cercanos a los 30.000 dólares en el mercado japonés, mientras que para la clientela estadounidense y para la europea, considerando el diferente comportamiento y las diferentes tendencias del mercado de la automobilia, se habla de cifras cercanas a los 40.000 dólares.

EN EL FONDO DEL AUTO, MAXIMA SIMPLEZA

Abajo, el auto no presenta particulares complicaciones: el autor de esta octava maravilla del mundo, en efecto, renunció a reproducir los órganos de transmisión, el sistema de escapes y la parte inferior del motor. Trompa y cola, de cualquier manera, se unen de manera impecable al fondo, cuya parte central, en cambio, es de oro lustrado a espejo.

1967 DINO 166 F2: UNA F1 EN ESCALA REDUCIDA

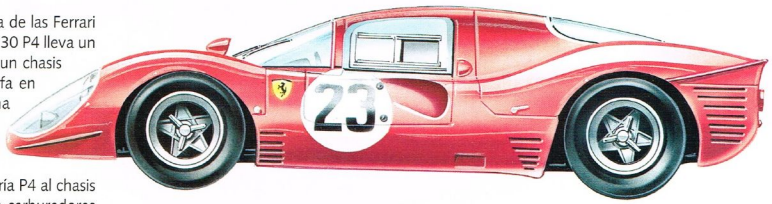


Monoplaza equipada con un seis cilindros derivado del utilizado en la 156 de Fórmula 1, destinada a competir en el campeonato menor. En 1967 participa en el Gran Premio de Rouen con Jonathan Williams, retirándose. En 1968, con motor de 24 válvulas, Tino Brambilla gana la Wuertennberg Cup en Hockenheim y Andrea de Adamich la Temporada Argentina. Es utilizada en competición también por Derek Bell y Giancarlo Baghetti.

Motor: 6 cilindros en V a 65°, trasero central, 86 x 45,8 mm, 1596,25 cm³, monoblock de aleación liviana, compresión 11:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 3 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	180 CV a 9200 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis semiautoportante
Suspensiones:	del. y tras. con cuadriláteros deformables
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos (traseros inboard)
Peso:	425 kilos
Velocidad máxima:	265 Km/h

1967 330 P4-412 P: BIPLAZAS REINAS

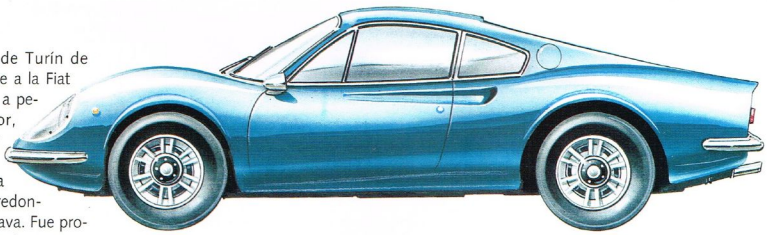


Máxima expresión técnica de las Ferrari Prototipo 12 cilindros, la 330 P4 lleva un 4 litros 36 válvulas sobre un chasis evolución de la P3. Triunfa en las 24 Horas de Daytona conquistando los dos primeros lugares. Es segunda y tercera en Le Mans. Uniendo la carrocería P4 al chasis P3 con el motor con seis carburadores se obtuvo la 412 P, vehículo para clientes deportivos. Obtiene el tercer lugar en Daytona 1967. En la ficha técnica, entre paréntesis los datos de la 412 P.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, trasero central, 77 x 71 mm, 3967,44 cm³, monoblock y tapa de cilindros en aleación liviana, compresión 11:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 3 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas (6 carburadores Weber)
Potencia:	450 (420) CV a 8200 rpm

Chasis:	jaula tubular con refuerzos de chapa
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	800 kilos
Velocidad máxima:	320 Km/h

1967 DINO 206 GT: LA FERRARI PEQUEÑA



Presentada en el Salón de Turín de 1966 contemporáneamente a la Fiat Dino, siendo más potente a pesar de compartir el motor, dispone de chasis tubular y carrocería diseñada por Pinin Farina, caracterizada por una trompa plana y redondeada y por la luneta cóncava. Fue producida en 152 unidades, todas con techo rígido. Gracias a la aerodinámica favorable, podía alcanzar los 235 Km/h. El motor es un seis cilindros dos litros con 180 CV a 8000 vueltas por minuto.

Motor: 6 cilindros en V a 65°, trasero transversal, 86 x 57 mm, 1986,6 cm³, monoblock y tapa de cilindro de aleación liviana, compresión 9:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCNF/3
Potencia:	180 CV a 8000 rpm

Chasis:	jaula de caños
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Peso:	850 kilos
Velocidad máxima:	235 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jean Alesi con Ferrari 412 T2 en el Gran Premio de Mónaco de 1995.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

TR 60-61,
Testa Rossa mítica y ganadora

340 México,
el Cavallino en la Carrera

Producción,
Mondial 3.2 y 3.2 Cabriolet

Modelismo,
todas las 456 GT